

**Міністерство освіти і науки України
Одеська національна академія харчових технологій**

БУРЦЕВ ОЛЕКСАНДР ВОЛОДИМИРОВИЧ



УДК: 338.49:332.1(477)

**ІНФРАСТРУКТУРНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РЕГІОНАЛЬНОГО РОЗВИТКУ
В УМОВАХ ОБМЕЖЕНОСТІ ІНВЕСТИЦІЙНИХ РЕСУРСІВ**

Спеціальність 08.00.05 – розвиток продуктивних сил та регіональна економіка

АВТОРЕФЕРАТ
дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Одеса - 2018

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана в Харківському національному технічному університеті сільського господарства імені Петра Василенка Міністерства освіти і науки України.

Науковий керівник

- доктор економічних наук, професор
ЛАГОДІЄНКО Володимир Вікторович,
Одеська національна академія харчових
технологій, завідувач кафедри маркетингу,
підприємництва і торгівлі.

Офіційні опоненти:

- доктор економічних наук, доцент
ЗАЙЦЕВ Юрій Олександрович,
Центральне управління Головного управління
ДФС України в Харківській області,
начальник;

- кандидат економічних наук
ЗАВГОРОДНІЙ Костянтин Васильович
Перший заступник генерального директора по
економіці і фінансам ДП «Виробниче об'єднання
Південний машинобудівний завод ім.
О.М.Макарова».

Захист відбудеться **14 грудня 2018 р. о 13³⁰ годині** на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 41.088.05 в Одеській національній академії харчових технологій за адресою: 65039, м. Одеса, вул. Канатна, 112, аудиторія А-234.

З дисертацією можна ознайомитися у бібліотеці Одеської національної академії харчових технологій за адресою: 65039, м. Одеса, вул. Канатна, 112, читальний зал.

Автореферат розісланий **14 листопада 2018 р.**

Вчений секретар
спеціалізованої вченої ради



Крупіца І.В.

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми дослідження. В сучасних умовах трансформації соціально-економічних систем та переходу світової економіки до нових технологічних укладів ключову роль у забезпеченні конкурентоспроможності регіонів відіграє інфраструктурне забезпечення. Нажаль, сучасний стан та тенденції розвитку інвестиційно-інноваційних процесів як на рівні України в цілому, так і у розрізі регіонів засвідчують недостатню роль інвестицій (особливо іноземних) в інфраструктурному забезпеченні економіки, що негативно позначається на рівні конкурентоспроможності вітчизняних виробників та підтримує логіку подальшого розвитку більшості регіонів у рамках сировинно-орієнтованої моделі.

Проблеми активізації інвестиційно-інноваційних процесів та інфраструктурного забезпечення у регіонах, безумовно, потребують комплексного вирішення та розроблення ефективних економічних та організаційно-правових механізмів, що сприятимуть формуванню позитивного клімату, розвитку інноваційного потенціалу та залучення інвестицій у реальні інноваційні проекти. Разом з цим, в умовах обмежених ресурсів важливим стратегічним завданням є визначення пріоритетних секторів та видів економічної діяльності, що завдяки концентрації відповідних ресурсів та використання регіональних переваг можуть стати своєрідними «точками інноваційного зростання» та сприятимуть активній дифузії інновацій в усі сфери соціально-економічного розвитку. Виходячи із цього, потребує додаткового дослідження концепт інфраструктурного забезпечення регіонального розвитку в умовах обмеженості інвестиційних ресурсів.

Проблеми інфраструктурного та інвестиційно-інноваційного розвитку на макро-, мезо- та мікрорівнях виступають об'єктом дослідження значної когорти учених, державних органів, наукових установ та міжнародних організацій. Дослідженням питань інвестиційного забезпечення присвячені праці зарубіжних дослідників, серед яких: І. Бланк, С. Шумилин, А. Швецов та інші, а також праці вітчизняних вчених: В. Борейко, О. Войтик, М.Єрмошенко, Ю.Зайцева, К. Завгороднього, В. Крук, В.Лагодієнка, Н.Мазій, Т. Майорова, Я.Шевчук та інших. Питаннями дослідження інфраструктурного забезпечення займалися Т. Стройко, Л. Мармуль, Ю.Хвесик, В. Папп, Н. Гладинець та інші. Однак, аналіз теоретико-методичного та прикладного характеру процесів інфраструктурного забезпечення регіонів потребують подальшої розробки та систематизації. Враховуючи попередні здобутки розробників, необхідно уточнити теоретичні та прикладні напрацювання в сфері інфраструктурного забезпечення регіонального розвитку в умовах обмеженості інвестиційних ресурсів. Актуальність зазначених проблем зумовила вибір теми дослідження, його мету й завдання.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Тема дисертації є складовою частиною програми наукових досліджень

Харківського національного технічного університету сільського господарства імені Петра Василенка за темами «Організаційно-економічні та технологічні засади підвищення ефективності виробництва і реалізації продукції в умовах формування інноваційної моделі розвитку агропромислового виробництва» (номер державної реєстрації 0111U005203, 2011-2015 рр.), «Механізми підвищення конкурентоспроможності, розвитку економічного та виробничо-технологічного потенціалу суб'єктів агропромислового виробництва» (номер державної реєстрації 0116U003477, 2016-2020 рр.). Внесок автора полягає у розробці наукових положень та практичних рекомендацій з обґрунтування теоретико-методологічних засад і розробці практичних рекомендацій з інфраструктурного забезпечення регіонального розвитку в умовах обмеженості інвестиційних ресурсів.

Мета і завдання дослідження. Метою дослідження є формування концептуальних засад та розробка теоретичних і прикладних основ інфраструктурного забезпечення регіонального розвитку в умовах обмеженості інвестиційних ресурсів.

Для досягнення зазначеної мети поставлено такі завдання:

- визначити сутність інфраструктурного забезпечення, дослідити концептуальну схему регіональної інфраструктури;
- узагальнити та систематизувати методичні підходи до оцінки інфраструктурного забезпечення регіонального розвитку, розробити науково-методичний інструментарій оцінювання рівня залежності інфраструктурного забезпечення регіонального розвитку від наявних інвестиційних ресурсів;
- здійснити аналіз інвестиційних процесів в регіонах України;
- дослідити сучасний стан транспорту в системі інфраструктурного забезпечення регіонального розвитку;
- здійснити оцінку інвестиційної активності регіонів України;
- здійснити оцінку міжрегіональних диспропорцій інфраструктурного забезпечення в умовах обмеженості інвестиційних ресурсів;
- охарактеризувати інноваційну спрямованість стратегічних орієнтирів регіонального розвитку інфраструктурного забезпечення;
- охарактеризувати чинники формування системи інфраструктурного забезпечення регіонів України;
- окреслити стратегічні імперативи розвитку інфраструктурного забезпечення в умовах обмеженості інвестиційних ресурсів.

Об'єкт дослідження – процеси інфраструктурного забезпечення в умовах обмеженості інвестиційних ресурсів.

Предмет дослідження – теоретичні та прикладні аспекти, методи й механізми інфраструктурного забезпечення в умовах обмеженості інвестиційних ресурсів.

Методи дослідження. Теоретико-методичною основою дослідження теми виступили засади економічної теорії та регіональної економіки, наукові праці учених з проблем теорії та практики управління інфраструктурним забезпеченням регіонів в умовах обмеженості інвестиційних ресурсів .

У процесі дослідження для досягнення поставленої мети застосовано

такі загальнонаукові методи, як: узагальнення та систематизації – для узагальнюючої характеристики інфраструктурного та інвестиційного забезпечення регіонального розвитку; класифікації – для розгляду складових інфраструктурного забезпечення регіонального розвитку в умовах обмеженості інвестиційних ресурсів; структурно-логічного аналізу – для систематизації методичних підходів дослідження інфраструктурного забезпечення регіонального розвитку в залежності від наявних інвестиційних ресурсів із врахуванням міжрегіональних диспропорцій; стратегічного аналізу – для обґрунтування моделі стратегічного планування інфраструктурного розвитку регіону в умовах обмеженості інвестиційних ресурсів; статистичного аналізу, а саме кореляційно-регресійного аналізу – для дослідження взаємозалежності показників інвестиційно-інноваційного та інфраструктурного розвитку регіону.

Інформаційну базу дослідження становлять нормативно-правові акти України, нормативні документи центральних органів державної влади, дані Державної служби статистики України, дані зарубіжної офіційної статистики, звіти міжнародних організацій.

Наукова новизна одержаних результатів полягає у вирішенні важливого для економіки України завдання теоретико-методичного обґрунтування процесу інфраструктурного забезпечення регіонального розвитку в умовах обмеженості інвестиційних ресурсів, зокрема:

вперше:

- запропоновано науково-методичний інструментарій оцінювання рівня залежності інфраструктурного забезпечення регіонального розвитку від наявних інвестиційних ресурсів на основі оцінки структурних зрушень та тенденцій регіонального розвитку із врахуванням міжрегіональних диспропорцій, що дає можливість ідентифікувати нагальні проблеми, основні досягнення та найважливіші детермінанти регіонального розвитку інфраструктурного забезпечення в умовах обмеженості інвестиційних ресурсів;

удосконалено:

- оцінку основних трендів інноваційного розвитку національного транспорту в системі інфраструктурного забезпечення за рахунок впровадження: 1) «Озеленення» транспорту шляхом масового переходу на електричні та водневі транспортні засоби, що дозволяють кардинально скоротити викиди шкідливих речовин у повітря; 2) «Діджиталізації» або використання «розумних» транспортних засобів та створення екологічно безпечних транспортних технологій; 3) масового використання дронів, що виконуватимуть специфічні функції у різних сферах економіки, зокрема доставка товарів, моніторинг ситуації під час стихійних лих тощо;

- методику моніторингу інвестиційного забезпечення розвитку національної економіки, шляхом врахуванням наслідків втрати значного економічного потенціалу у зв'язку з окупацією частини територій та військовим конфліктом на Сході країни і, як наслідок, зменшенням обсягів капітального та іноземного інвестування;

- методичний підхід до оцінки міжрегіональних диспропорцій інфраструктурного забезпечення в умовах обмеженості інвестиційних ресурсів, що на відміну від попередніх підходів розглядає в якості інструменту згладжування міжрегіональних диспропорцій в сфері інвестиційної активності та розвитку інфраструктури активізацію інноваційної діяльності та стимулювання науково-дослідних розвідок, тобто нарощування регіонального потенціалу інноваційного розвитку.

дістали подальшого розвитку:

- система показників, що характеризують залежності валового регіонального продукту від величини капітальних інвестицій (млн грн) та від іноземних інвестицій (млн дол. США) в регіоні та зроблені припущення щодо факторів впливу на зростання валового регіонального продукту;

- концептуальна модель формування інвестиційно-інноваційного розвитку регіону, що на відміну від існуючих, передбачатиме визначення соціально-економічних цілей (економічне зростання, екологічна безпека, соціальна спрямованість та національна безпека), функціональних складових (інвестиційна стратегія, інноваційна стратегія, інституційне забезпечення, правове регулювання) та механізмами реалізації (адміністративно-правовий, соціально-економічний та організаційно-економічний);

- визначення управління інфраструктурним забезпеченням регіонального розвитку в умовах обмеженості інвестиційних ресурсів, як цілеспрямований вплив на формування взаємозв'язків між основними групами суб'єктів інвестиційно-інноваційного процесу (суб'єкти, що створюють інновації та ті, що здійснюють фінансування інновацій) та між інфраструктурними галузями господарювання регіону (транспорт, зв'язок, освіта, охорона здоров'я ін.), в тому числі між виробничою (дороги, канали, порти, склади, тощо) та соціальною (освітні заклади, школи, медичні заклади, лікарні, бібліотеки, театри, заклади культури, стадіони тощо) складовими;

- чинники формування системи інфраструктурного забезпечення регіонів України, які на відмінну від інших доповнено глобальними факторами: розширення світової мережі обміну товару; інтенсифікація руху капіталу; прискорений розвиток глобальної транспортної та інформаційної систем;

- стратегічні напрямки розвитку інфраструктурного забезпечення, серед яких виділено модернізацію Укрзалізниці, розвиток логістики і міжнародних транспортних коридорів, розвиток швидкісного транспорту Hyperloop, цифровізація транспорту тощо.

Практичне значення одержаних результатів полягає у можливості використання теоретико-методологічних, методичних і практичних розробок і пропозицій у діяльності органів влади різних рівнів при інфраструктурному забезпеченні регіонального розвитку в умовах обмеженості інвестиційних ресурсів. Вищевказані рекомендації використовуються у практичній діяльності Регіонального фонду підтримки підприємництва в Миколаївській області (довідка № 19/60 від 22.06.2016 р.); Бюро регіонального розвитку, КП Одеської обласної державної адміністрації (довідка № 415 від 21.10.2016 р.); Херсонської обласної ради (довідка № 73-162-355/117 від 27.11.2017 р.),

Миколаївського обласного фонду розвитку і підтримки громадських ініціатив (довідка № 41 від 14.02.2018 р.).

Особистий внесок здобувача. Дисертація є самостійно виконаною науковою працею. Усі результати, викладені в дослідженні, отримані автором самостійно, з наукових праць, опублікованих у співавторстві, у дисертації використано лише ті результати й положення, які отримані автором особисто. Особистий внесок автора в публікаціях, виконаних у співавторстві, конкретизовано в списку опублікованих праць в авторефераті.

Апробація результатів дисертації. Основні положення дисертації доповідалися й одержали схвалення на міжнародних науково-практичних конференціях зокрема: IV Міжнародна науково-практична конференція «Економічні проблеми модернізації та інвестиційно-інноваційного розвитку аграрних підприємств» (м. Дніпропетровськ, 23-24 грудня 2015 р.); Міжнародна науково-практична конференція «Прикладна економіка - від теорії до практики» (м. Тернопіль, 27 жовтня 2017 року); International scientific conference «The Formation of a Modern Competitive Environment: Integration and Globalization», May 25, 2018. Greenwich.

Публікації. Основні наукові положення, висновки та результати дослідження викладено в 8 наукових працях, з яких: 6 – статті в наукових фахових виданнях (у т. ч. 3 – у науковому фаховому виданні, що входить до наукометричних баз), 2 – матеріали конференцій. Загальний обсяг публікацій – 3,9 д. а., 3,05 д. а. з яких належать особисто автору.

Обсяг і структура роботи. Дисертація складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел до кожного розділу, додатків. Загальний обсяг роботи становить 156 сторінок, у тому числі 19 таблиць, 39 рисунків.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЇ

У першому розділі «Теоретико-методичні аспекти дослідження інфраструктурного забезпечення регіонального розвитку» визначено сутність, важелі та фактори активізації інфраструктурного забезпечення регіонального розвитку в умовах обмеженості інвестиційних ресурсів, обґрунтовано науковий базис світового досвіду інфраструктурного забезпечення регіонального розвитку в умовах обмеженості інвестиційних ресурсів, досліджено методичні підходи до оцінки інфраструктурного забезпечення регіонального розвитку.

Дослідження показали, що інфраструктурне забезпечення регіонального розвитку займає особливе місце серед перспективних напрямів розвитку держави, зокрема необхідно приділяти увагу дослідженню проблем оцінки стану розвитку будь-якої інфраструктури та її відповідності, визначити методологію показників інфраструктурної забезпеченості регіонів та системи індикаторів, що дали б змогу визначати реальну динаміку розвитку інфраструктурних підрозділів та використання ресурсного потенціалу регіону та інші методологічні питання.

Класифікація інфраструктури здійснюється на основі ряду ознак, які дозволяють визначити склад галузей регіональної інфраструктури. Основні ознаки регіональної інфраструктури, які дозволяють визначити її склад, групують у кілька блоків (рис. 1).



Рис. 1. Концептуальна схема регіональної інфраструктури

Сучасний формат розвитку підрозділів регіональної інфраструктури вимагає активізації розробки та наукового обґрунтування низки нових інструментів її розвитку та модернізації, що в сукупності становить науково-прикладний аспект інфраструктурних досліджень.

Історичний аспект регіонального розвитку показує, що повністю позбутися регіональної диспропорції з одночасним динамічним економічним ростом майже неможливо. Їх подолання в економічному і соціальному розвитку регіонів можливо вирішувати переважно за рахунок активізації використання можливого потенціалу внутрішніх ресурсів самих регіонів. При цьому важливо збалансовувати процеси зменшення диспропорцій і підтримки на належному рівні динамічного економічного зростання.

Враховуючи досвід ЄС та США, формування інфраструктури регіонів

повинно базуватися на засадах: пріоритетності національно-технічного та інноваційного розвитку держави; формування необхідних для цього законодавчих і сприятливих економічних умов; загальнодоступних інформаційних ресурсах та забезпечення повсюдного доступу до телекомунікаційних послуг та інформаційно-комунікативних технологій. Вищезазначене дозволяє розраховувати на успішне формування забезпеченості інфраструктури регіонів.

Дослідження різних методичних підходів до оцінювання рівня забезпеченості території інфраструктурою доводять необхідність та доцільність використання інтегральних показників при такому оцінюванні. На відміну від інших існуючих оцінок, використання саме інтегральних показників (динаміка питомої ваги галузі, динаміка соціального забезпечення, динаміка логістичних перевезень, динаміка вартості основних фондів інфраструктури) є виправданим та необхідним. Отримання таких показників дозволить отримувати об'єктивні дані, визначати реальну інфраструктурну забезпеченість регіону, рівень відповідності такої забезпеченості потребам економіки та суспільства. Також такі показники характеризуються простотою, універсальністю, доступністю до статистичної інформації.

У другому розділі «Сучасний рівень інфраструктурного та інвестиційного забезпечення регіонального розвитку» проведено аналіз основних досягнень та нагальних проблем інвестиційних процесів в регіонах України, здійснена оцінка сучасного стану транспорту в системі інфраструктурного забезпечення регіонального розвитку, обґрунтовано міжрегіональні диспропорції інфраструктурного забезпечення в умовах обмеженості інвестиційних ресурсів.

Встановлено, що зниження фінансового потенціалу вітчизняних підприємств та власне мотивації до стратегічних інвестицій інноваційного спрямування зумовлено насамперед відсутністю економічної та політичної стабільності, що негативно впливає на: можливості прогнозування окупності довгострокових вкладень, дію механізмів правових гарантій захисту інвестицій, прискорення процесів виведення людського капіталу, перспективи розвитку внутрішніх ринків. Це підтверджується також статистичними даними щодо обсягів капітальних інвестицій в економіку України впродовж останніх 10 років, рис. 2.

Основним джерелом інвестицій в економіку України виступають власні кошти підприємств. Їх частка в 2017 році становила 69,1%, порівняно з 2010 роком вона збільшилася на 7,4%. Приростом структурної частки за період 2010-2017 роки характеризується також фінансування капітальних вкладень за рахунок коштів місцевих бюджетів, їх приріст становить 6,1%. Проведений аналіз інвестиційного забезпечення розвитку національної економіки показав, що суттєвий негативний вплив на стан інвестиційного клімату України зумовлено також втратою значного економічного потенціалу у зв'язку з анексією Криму та подіями на Сході країни. Так, починаючи з 2014 року економіка України вступила у фазу глибокої рецесії,

втративши при цьому близько 70% капітальних та 30% іноземних інвестицій протягом 2 років. Проте, вже в 2016 році, обсяги капітального інвестування в економіку України навіть у еквіваленті іноземної валюти починають зростати на 12% у 2016 році та на 19% у 2017, що свідчить про певну стабілізацію економіки та, при збереженні тенденцій, у перспективі поступовий вихід зі стану рецесії.

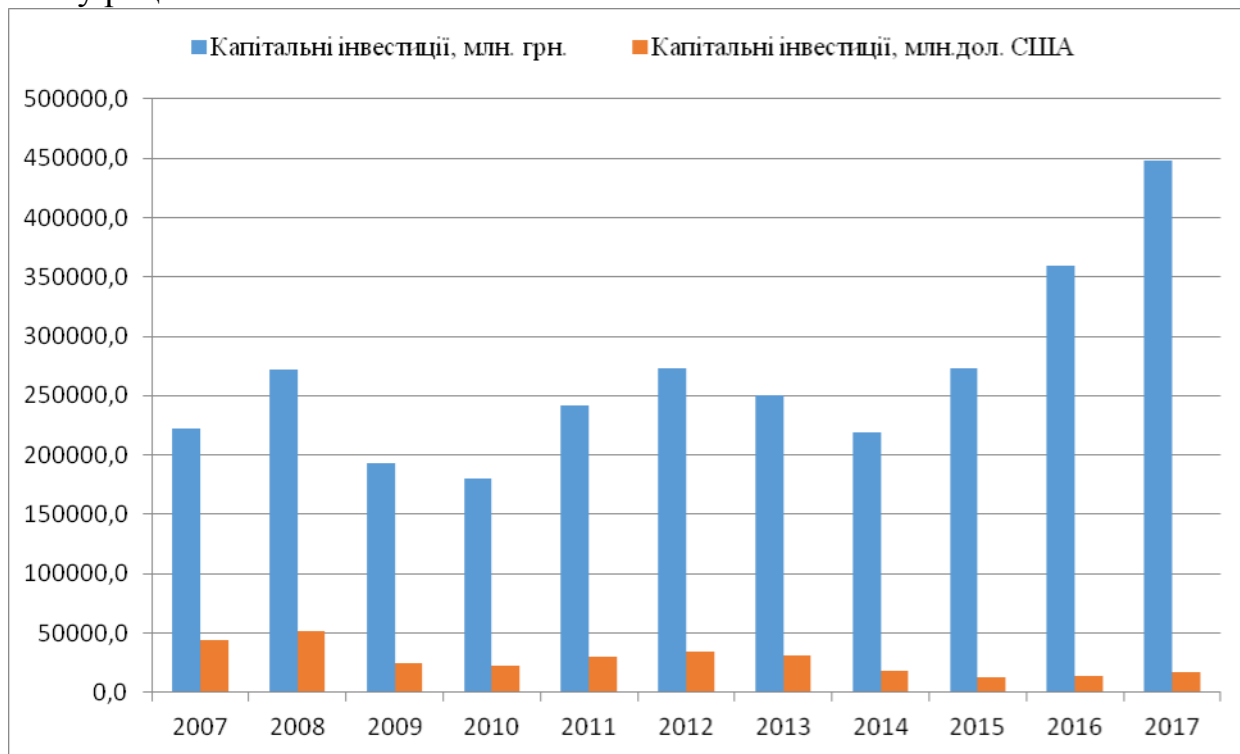


Рис. 2. Капітальні інвестиції в економіку України за період 2007-2017 роки

В системі інфраструктурного забезпечення транспорт та логістичні системи займають вагомe значення. згідно рейтингу ефективності логістичних систем, Україна значно поступається країнам Європейського союзу майже за всіма показниками. Водночас, наша держава все-ще займає більш високі позиції порівняно з країнами пострадянського простору, що зумовлено насамперед потужністю транспортної системи та високим рівнем розвитку транспортної мережі. Доцільно також зазначити, що у порівнянні з показниками 2007 року, Україна покращила свої позиції у даному рейтингу на 7 пунктів.

Водночас, найбільш проблемними питаннями залишаються стан інфраструктури, дорожнього покриття та митні процедури, що, не зважаючи на певні реформи у цій сфері все ще залишаються не достатньо ефективними та якісними з позиції споживачів. Найбільш слабкими місцями у національній системі логістичного забезпечення є низький рівень розвитку інфраструктури, за яким Україна у 2018 році посіла 119 позицію з 160. На рис. 3 наведено місце України у рейтингу ефективності логістичних систем у розрізі основних критеріїв. Основні завдання з удосконалення вітчизняної логістичної системи повинні вирішуватися саме з позицій державного адміністрування.

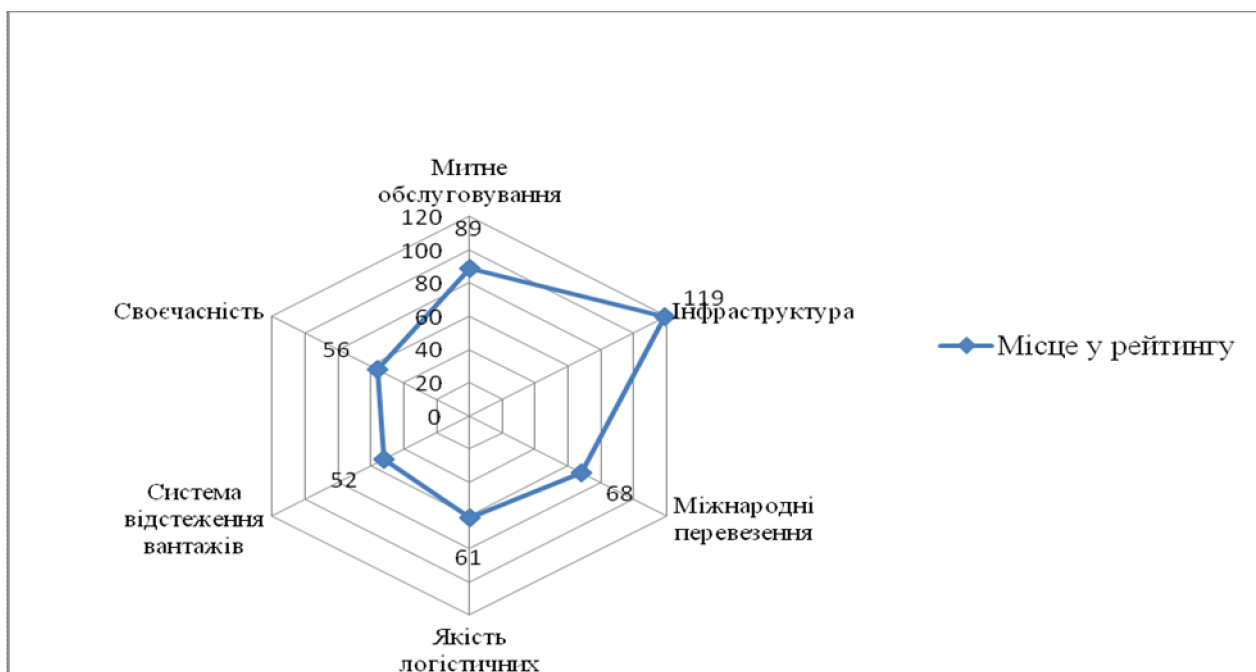


Рис. 3. Місце України у рейтингу «Logistics Performance Index (LPI)» у розрізі основних критеріїв

Врахування недоліків у системі сучасного логістичного забезпечення національної економіки допоможе підвищити привабливість української транспортної системи для транзитних перевезень у стратегічній перспективі. Вигідне географічне розташування України на перетині великих торгівельно-транспортних потоків Євразійського континенту створює природні переваги та хороше підґрунтя для ефективного розвитку транспортної галузі й визначають вагомую роль автотранспортної системи нашої держави у міжнародному ринку перевезень.

Дослідження особливостей та основних напрямків розвитку автотранспортної системи провідних країн світу засвідчили, що основною умовою інтеграції національного транспорту в систему світових економічних відносин та підвищення конкурентоспроможності транспортної галузі є комплексне впровадження техніко-технологічних, інформаційних та організаційно-управлінських інновацій. Серед основних трендів інноваційного розвитку транспортних систем, що дедалі активніше впроваджуються у світі можна віднести: 1) «Озеленення» транспорту шляхом масового переходу на електричні та водневі транспортні засоби, що дозволяють кардинально скоротити викиди шкідливих речовин у повітря. Зокрема, у Стратегії «Європа 2020»; 2) «Діджиталізація» або перехід на використання «розумних» транспортних засобів та створення екологічно безпечних транспортних технологій; 3) масове використання дронів, що виконуватимуть специфічні функції у різних сферах економіки, серед яких найбільш перспективними є : доставка товарів, моніторинг ситуації під час стихійних лих і катастроф, допомога в пошукових операціях, охорона національних кордонів тощо.

Дослідження дали підстави стверджувати, що валовий регіональний

продукт залежать від величини капітальних інвестицій (млн грн) та від іноземних інвестицій (млн дол. США) в регіоні. За допомогою графічних можливостей табличного редактора Excel побудовано рівняння регресії та зображено графічно парну залежність валового регіонального продукту від розподілу капітальних інвестицій в Україні в 2017 р., рис. 4. Встановлено, що при інших рівнозначних умовах, на 89,74% варіація валового регіонального продукту може бути представлена у вигляді степеневі функції залежності від регіонального розподілу капітальних інвестицій.

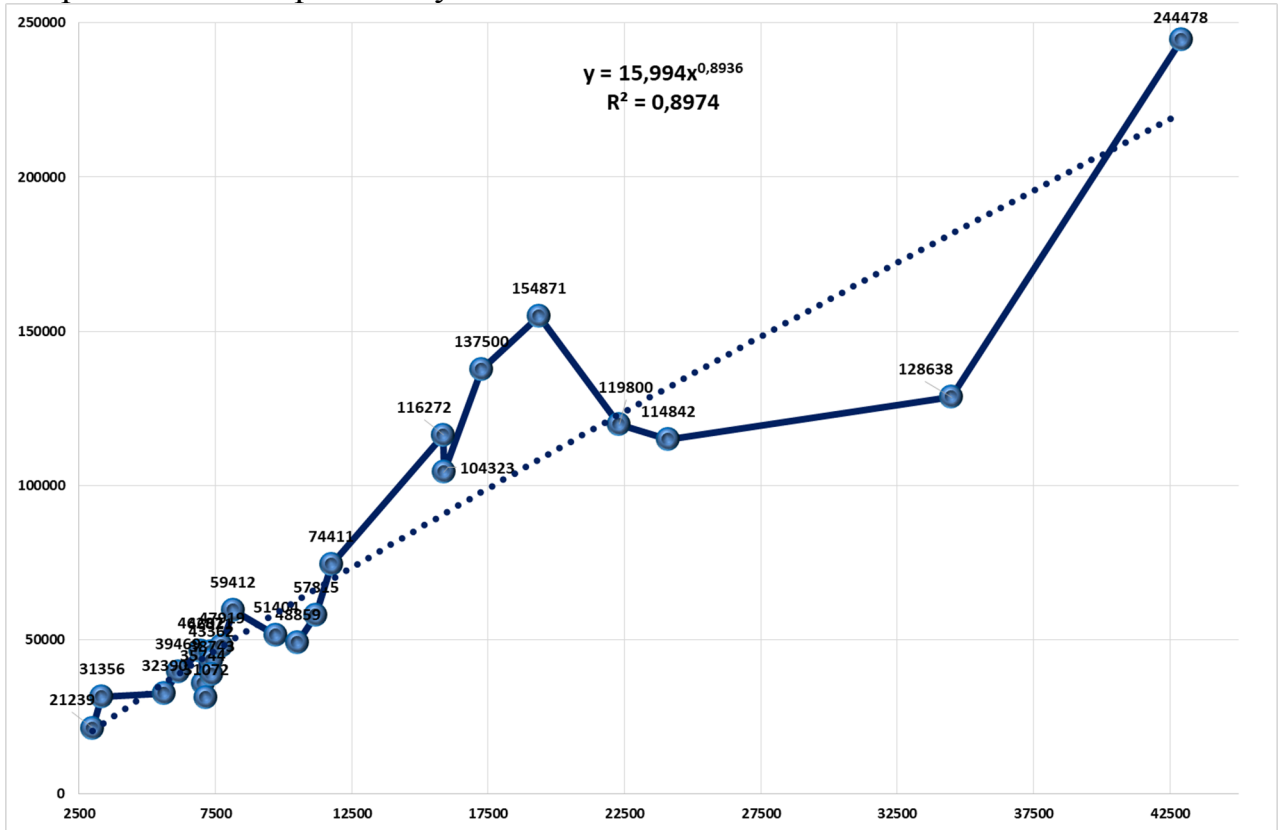


Рис. 4. Залежність валового регіонального продукту від регіонального розподілу капітальних інвестицій

Аналогічно побудовано рівняння регресії та зображено графічно парну залежність валового регіонального продукту від регіонального розподілу іноземних інвестицій, рис. 5. Вийшло рівняння регресії у вигляді полінома другої степені: $y = -0,0062x^2 + 82,673x + 29951$, що згладжує основну тенденцію з коефіцієнтом множинної детермінації, що дорівнює $R^2 = 0,8283$. Отже, при інших рівнозначних умовах, на 82,83% варіація валового регіонального продукту може бути представлена у вигляді полінома другої степені залежності від регіонального розподілу іноземних інвестицій. Застосування різних підходів до оцінки залежності валового регіонального продукту від регіональних розподілів капітальних та іноземних інвестицій доводить їх тісну залежність.

Доведено, що на формування регіональних диспропорцій, особливо на секторальному рівні, значний вплив здійснюють структурні зміни в економіці та на цільових ринках, що здійснюються під впливом науково-

технічного прогресу і зумовлюють швидкий розвиток сфери послуг на фоні поступового скорочення (або реінжинірингу) традиційних галузей промисловості, серед яких: машинобудування, швейна та текстильна промисловість, кораблебудування, металургія тощо.

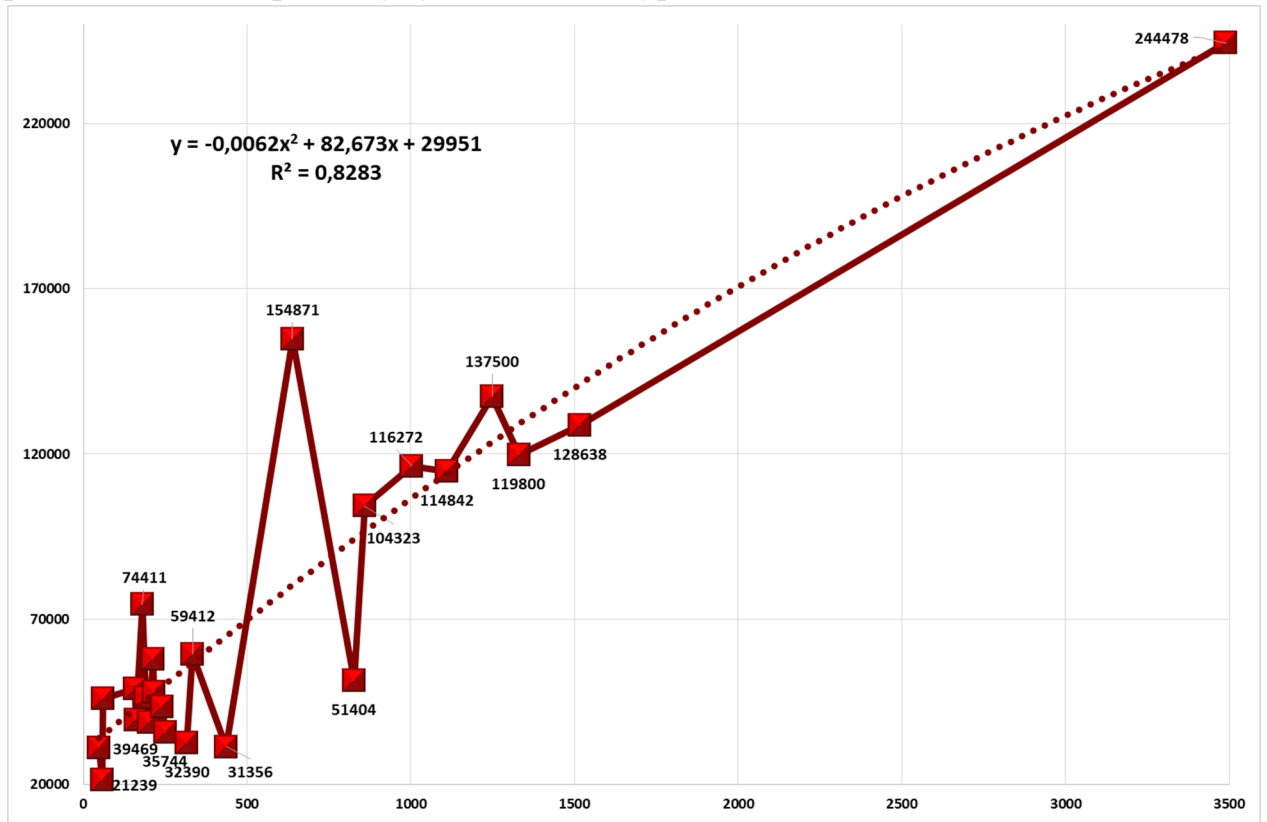


Рис. 5. Залежність валового регіонального продукту від регіонального розподілу іноземних інвестицій

Запропоновано здійснювати оцінку рівня інвестиційної активності регіонів України за 2017 рік на основі ранжування двох характеристик: обсягів капітальних інвестицій у розрахунку на одного працюючого (тис.грн) та обсягів іноземних інвестицій у розрахунку на особу населення (дол. США). Узагальнюючу синтетичну характеристику рівня інвестиційної активності регіону запропоновано визначати як сумарне значення рангів цих двох показників. На підставі здійсненої оцінки рівня інвестиційної активності регіонів України визначено, що Рейтинг інвестиційної активності регіонів України за 2017 рік очолює Київська область, за нею до Топ-5 входять Дніпропетровська, Полтавська, Львівська, Одеська області. З найнижчим рейтингом інвестиційної активності виявилася Чернівецька область. Тільки одна з трьох областей Причорноморського регіону, а саме Одеська потрапила до Топ-5, а Миколаївська із величиною рангу інвестиційної активності 16,5 посіла дев'яту позицію, а Херсонська із величиною рангу інвестиційної активності 7 – вісімнадцяту позицію.

У процесі дослідження встановлено, що кризові явища в соціально-економічній сфері України останніх років зумовили поглиблення існуючих, і до того досить значних, асиметрій регіонального розвитку. Доведено, що для всіх областей України характерними є міжрегіональні диспропорції

інфраструктурного забезпечення та економічного розвитку. Навіть в межах Причорноморського регіону існує значний розрив між областями в рівнях розвитку інфраструктури та інвестиційної активності. Як вже зазначалося, інструментом згладжування міжрегіональних диспропорцій в сфері інвестиційної активності та розвитку інфраструктури має стати активізація інноваційної діяльності та стимулювання науково-дослідних розвідок. Нарощування регіонального потенціалу інноваційного розвитку повинно стати запорукою подолання міжрегіональних диспропорцій.

У *третьому розділі «Удосконалення інфраструктурного забезпечення регіонального розвитку в умовах обмеженості інвестиційних ресурсів»* визначено інноваційну спрямованість розвитку інфраструктурного забезпечення, сформульовано рекомендації з управління інноваційними процесами інфраструктурного забезпечення, встановлено стратегічні імперативи інфраструктурного забезпечення в умовах обмеженості інвестиційних ресурсів.

Доведено, що ключову роль у забезпеченні конкурентоспроможності регіонів, галузей та окремих підприємств відіграють інновації. Нажаль, сучасний стан та тенденції розвитку інвестиційно-інноваційних процесів як на рівні України в цілому, так і у розрізі регіонів засвідчують недостатню роль інвестицій (особливо іноземних) в інноваційному розвитку економіки та значний відрив у сферах наукової діяльності й підготовки відповідних фахівців від практичної реалізації інноваційних проектів у реальному секторі, що негативно позначається на рівні конкурентоспроможності вітчизняних виробників та підтримує логіку подальшого розвитку більшості регіонів у рамках сировинно-орієнтованої моделі.

Доведено, що фундаментом гарантії захисту суб'єктів господарювання інноваційно-інвестиційної сфери може виступити науково-обґрунтована та законодавчо закріплена різними документами на різних рівнях влади модель формування інвестиційно-інноваційного розвитку регіону, яка побудована на основі детального аналізу сучасного стану з використанням сучасних методів прогнозування і на засадах європейських й міжнародних стандартів та визначає соціально-економічні цілі (економічне зростання, екологічна безпека, соціальна спрямованість та національна безпека), функціональні складові (інвестиційна стратегія, інноваційна стратегія, інституційне забезпечення, правове регулювання), механізми реалізації (адміністративно-правовий, соціально-економічний та організаційно-економічний). Концептуальна схема такої моделі представлена на рисунку 6.

Управління інфраструктурним забезпеченням регіонального розвитку в умовах обмеженості інвестиційних ресурсів слід розуміти як цілеспрямований вплив на формування взаємозв'язків між основними групами суб'єктів інвестиційно-інноваційного процесу (суб'єкти, що створюють інновації та ті, що здійснюють фінансування інновацій) та між інфраструктурними галузями господарювання регіону (транспорт, зв'язок, освіта, охорона здоров'я ін.), в тому числі між виробничою (дороги, канали, порти, склади, тощо) та соціальною (освітні заклади, школи, медичні заклади,

лікарні, бібліотеки, театри, заклади культури, стадіони тощо) складовими.



Рис.6. Концептуальна модель формування інвестиційно-інноваційного розвитку регіону

На нашу думку, інвестиційно-інноваційна стратегія регіону повинна базуватись на оцінці інноваційного та інвестиційного потенціалу регіону, враховувати стратегічні цілі соціально-економічного розвитку та базуватися на засадах сталого розвитку. Запропоновано модель формування інвестиційно-інноваційної стратегії регіону, рис.7.

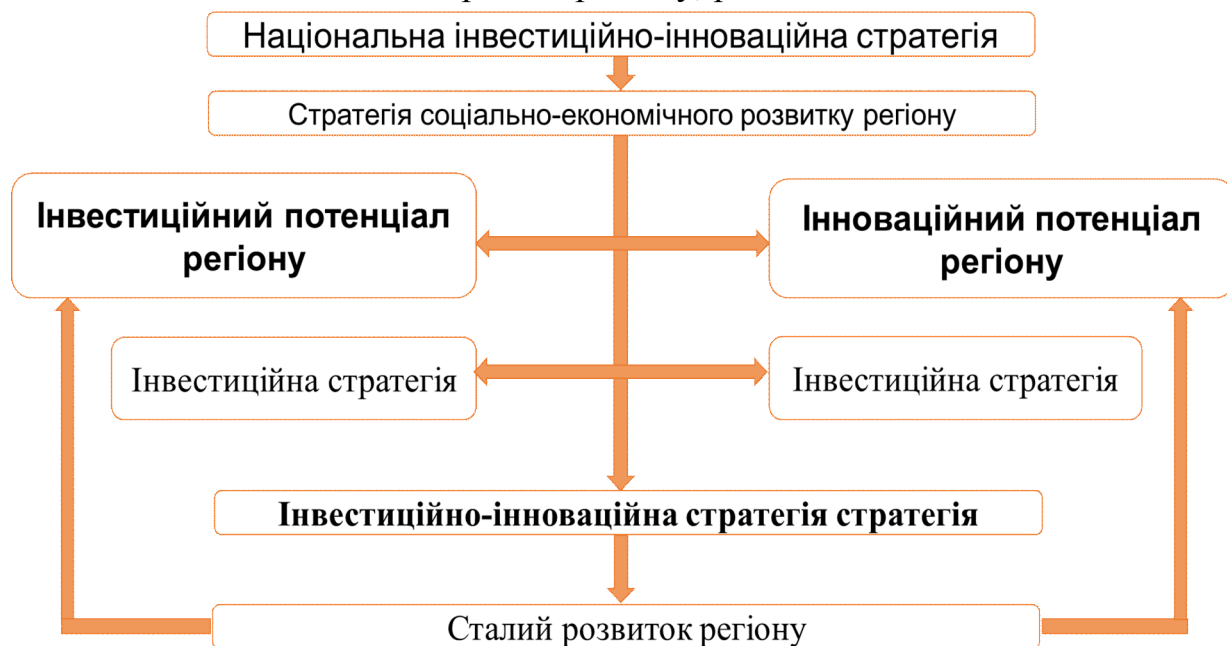


Рис.7. Модель формування інвестиційно-інноваційної стратегії регіону

Доведено, що ефективна взаємодія складових інвестиційно-інноваційного та інфраструктурного забезпечення регіону дає можливість забезпечити стійкий розвиток регіону на основі використання його потенційних можливостей та пріоритетних особливостей, а також на основі цілеспрямованого впливу на формування взаємозв'язків між основними групами суб'єктів інвестиційно-інноваційного процесу та між інфраструктурними галузями господарювання регіону, в тому числі між виробничою та соціальною складовими.

Встановлено, що інфраструктура України перебуває у становищі, яке характеризується перевищенням загроз над можливостями, а наявні проблеми (слабкі сторони) створюють перепони для повноцінної інтеграції у сучасну ієрархію глобальних економічних відносин, знижуючи тим самим конкурентоспроможність економіки на міжнародному ринку. Проведені дослідження дозволили систематизувати основні можливості, загрози а також сильні і слабкі сторони інфраструктурного забезпечення України у контексті її інтеграції в систему світових господарських зв'язків, що посилюються в умовах глобалізаційних процесів. За результатами проведеного аналізу сформовано матрицю SWOT-аналізу інфраструктурного забезпечення України, таблиця 1.

Таблиця 1

Матриця SWOT-аналізу національного інфраструктурного забезпечення України в умовах глобалізації економічних відносин

<p>Сильні сторони (S):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. вигідне географічне на геополітичне положення, що створює природні переваги для формування та розвитку транспортних коридорів між країнами; 2. розгалужена мережа доріг, магістралей та шляхів міжнародного значення, що у поєднанні з розвинутою залізничною мережею та наявністю морських портів становить вагомий транзитний потенціал; 3. відносно високий рівень організації логістичного обслуговування 	<p>Слабкі сторони (W):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. не достатньо розвинена інфраструктура (транспорт, зв'язок, освіта, охорона здоров'я); 2. не відповідність стану автомобільних доріг; 3. низький рівень екологічної безпеки транспортних засобів; 4. непрозорі та надмірно бюрократизовані митні процедури; 5. недостатній рівень розвитку страхового та фінансового ринку; 6. наявність військового конфлікту та територіальних проблем; 7. недостатній рівень інноваційного розвитку
<p>Можливості (O):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. діючий договір про асоціацію з ЄС сприятиме активізації процесів інтеграції транспортно-логістичного комплексу України до європейської ТС; 2. Доступ до нових транспортних технологій; 3 Використання альтернативних видів палива та імплементація міжнародних екологічних стандартів; 4. Побудова додаткових транспортних коридорів міжнародного значення та розвиток мережі логістичних центрів, покращення якості доріг; 5. Впровадження нових інфраструктурних проектів 	<p>Загрози (T):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ризики аварій через високий рівень зносу основних засобів та незадовільний стан доріг; 2. Загострення політико-економічної кризи та подальше зниження активності транспортних підприємств в реальному секторі економіки; 3. Девальвація національної валюти і відповідно погіршення фінансового стану суб'єктів господарювання; 4. Ризики загострення військового конфлікту, що негативно впливає на конкурентоспроможність транзитного потенціалу України; 5. Зростання вартості пального; 6. Погіршення екологічної ситуації в країні; 7. Значне технологічне відставання інфраструктурного забезпечення від країни ЄС.

Доведено необхідність модернізації інфраструктурного забезпечення шляхом впровадження транспортних інновацій на Укрзалізниці, розвитку логістики і міжнародних транспортних коридорів, розвитку швидкісного транспорту Hyperloop, цифровізації транспорту та розвитку цифрової національної інфраструктури.

Ефективність розвитку транспортної системи та використання транзитного потенціалу України залежить від здатності адаптуватися до сучасних глобалізаційних трендів, серед яких визначальними є: формування архітектури транспортної системи у рамках проекту «Шовковий шлях», що ініційовано КНР у 2015 та особливостей формування і розвитку Європейської транспортної системи. Встановлено, що інтеграція вітчизняної транспортної системи до пан'європейської транспортно-логістичної мережі вимагає комплексного підходу та проведення структурних реформ, спрямованих на удосконалення нормативно-правового забезпечення транзиту вантажів територією України та розвитку відповідного страхового ринку, адаптованого до міжнародного транспортного права; техніко-технологічну модернізацію автотранспортної інфраструктури, обладнання пунктів пропуску через державний кордон та активного впровадження ІТ-технологій; оптимізацію податкової та тарифно-цінової політики у сфері міжнародного транзиту й удосконалення відповідних систем адміністрування.

Ефективним способом реалізації співпраці між органами державної влади та приватним сектором є Державно-приватне партнерство (ДПП). Найбільш перспективними сферами застосування ДПП є морські та річкові порти, авто та залізні дорожні проекти, магістралі, трубопроводи, транспортні перевезення тощо. Тісна взаємодія місцевих, регіональних органів влади та підприємницьких структур в рамках регіональних інтеграційних процесів та в руслі стратегії соціально-економічного розвитку регіону складають основу концептуальної моделі розвитку державно-приватного партнерства в системі покращення інфраструктури регіону, рис. 8.

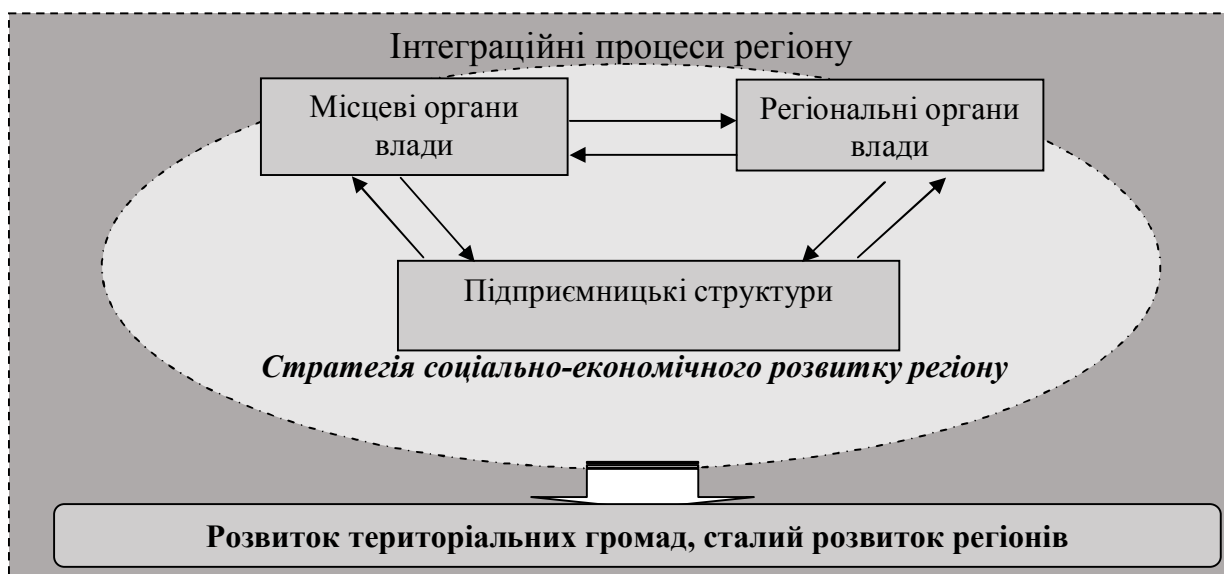


Рис. 8. Концептуальна модель розвитку державно-приватного партнерства в рамках покращення інфраструктури регіону

Досвід реалізації проектів державно-приватного партнерства, як в розвинених країнах, так і в тих, що ще тільки розвиваються, доводить його прямий вплив на економічне зростання. Перевагою здійснення ДПП в інфраструктурну розбудову регіонів є залучення інвестиційних коштів приватного сектору в короткі терміни, та відповідно швидке отримання результатів такої співпраці. Крім того, реалізація ДПП на інфраструктурні проекти можлива за умови обмеженості державних коштів, адже інвестиційні кошти йдуть за рахунок приватного бізнесу. Участь держави в реалізації проектів ДПП забезпечує певні гарантії та державну підтримку.

ВИСНОВКИ

У дисертації здійснено теоретико-методичне узагальнення й нове вирішення важливого для регіональної й національної економіки України завдання інфраструктурного забезпечення регіонального розвитку в умовах обмеженості інвестиційних ресурсів. На основі проведеного дослідження відповідно до поставленої мети сформовано висновки теоретичного, методичного та практичного характеру, а саме:

1. Проаналізовано та систематизовано основні методи оцінки інфраструктурного забезпечення регіонального розвитку, що дозволяє визначити рівень розвитку інфраструктури та її основних складових (показники розвитку інфраструктури, інтегральний показник рівня розвитку інфраструктури регіону, коефіцієнт забезпечення регіону елементами інфраструктури, ступінь використання інфраструктури регіону, нормативна оцінка інфраструктурної забезпеченості регіону тощо).

2. Доведено залежність інфраструктурного забезпечення регіонального розвитку від наявних інвестиційних ресурсів на основі оцінки структурних зрушень та тенденцій регіонального розвитку із врахуванням міжрегіональних диспропорцій, що дає можливість ідентифікувати нагальні проблеми, основні досягнення та найважливіші детермінанти регіонального розвитку інфраструктурного забезпечення в умовах обмеженості інвестиційних ресурсів. Розширено інструменти формування інвестиційно-інноваційного розвитку регіону: адміністративно-правові (санкції, квоти, державне замовлення, норми і нормативи, конкуренція та антимонопольні заходи); соціально-економічні (податки, субсидії, субвенції, дотації, валютні заходи, ціни, пільги тощо); організаційно-управлінські (ієрархічне підпорядкування, комунікаційні зв'язки, управлінські технології, норми використання ресурсів, умови збалансованості і оптимізації, якісні характеристики очікуваних результатів).

3. Проведений аналіз інвестиційного забезпечення розвитку національної економіки показав, що суттєвий негативний вплив на стан інвестиційного клімату України зумовлено також втратою значного економічного потенціалу у зв'язку з анексією Криму та збройним конфліктом на Сході країни. Так, починаючи з 2014 року економіка України вступила у фазу глибокої рецесії, втративши при цьому близько 70% капітальних та 30%

іноземних інвестицій протягом 2 років. Проте, вже в 2016 році, обсяги капітального інвестування в економіку України навіть у еквіваленті іноземної валюти починають зростати на 12% у 2016 році та на 19% у 2017, що свідчить про певну стабілізацію економіки та, при збереженні тенденцій, у перспективі поступовий вихід зі стану рецесії.

4. Дослідження особливостей та основних напрямків розвитку автотранспортної системи провідних країн світу засвідчили, що основною умовою інтеграції національного транспорту в систему світових економічних відносин та підвищення конкурентоспроможності транспортної галузі є комплексне впровадження техніко-технологічних, інформаційних та організаційно-управлінських інновацій. Серед основних трендів інноваційного розвитку транспортних систем, що дедалі активніше впроваджуються у світі можна віднести: 1) «Озеленення» транспорту шляхом масового переходу на електричні та водневі транспортні засоби, що дозволяють кардинально скоротити викиди шкідливих речовин у повітря. Зокрема, у Стратегії «Європа 2020»; 2) «Діджиталізація» або перехід на використання «розумних» транспортних засобів та створення екологічно безпечних транспортних технологій; 3) масове використання дронів, що виконуватимуть специфічні функції у різних сферах економіки, серед яких найбільш перспективними є : доставка товарів, моніторинг ситуації під час стихійних лих і катастроф, допомога в пошукових операціях, охорона національних кордонів тощо.

5. Експертна оцінка фахівців дає підстави припустити, що валовий регіональний продукт залежать від величини капітальних інвестицій (млн грн) та від іноземних інвестицій (млн дол. США) в регіоні. Визначене нами регресійне рівняння залежності валового регіонального продукту від величини капітальних інвестицій (x_1 , млн грн) та від іноземних інвестицій (x_2 , млн дол. США) в регіоні має вигляд:

$$y=17438,81956+3,307256404x_1+24,81712556x_2$$

Таким чином, при збереженні попередніх умов розвитку та факторів впливу, зростання величини капітальних інвестицій на 1 млн. грн. впливає на зростання валового регіонального продукту відповідно на 3, 307256404, а зростання величини іноземних інвестицій регіонів України на 1 млн. дол. США впливає на зростання валового регіонального продукту відповідно на 24,81712556 млн. грн..

6. Запропоновано здійснювати оцінку рівня інвестиційної активності регіонів України на основі ранжування двох характеристик: обсягів капітальних інвестицій у розрахунку на одного працюючого (тис.грн) та обсягів іноземних інвестицій у розрахунку на особу населення (дол. США). Узагальнюючу синтетичну характеристику рівня інвестиційної активності регіону визначати як сумарне значення рангів цих двох показників. На підставі здійсненої оцінки рівня інвестиційної активності регіонів України визначено, що Рейтинг інвестиційної активності регіонів України за 2017 рік очолює Київська область, за нею до Топ-5 входять Дніпропетровська, Полтавська, Львівська, Одеська області. З найнижчим рейтингом

інвестиційної активності виявилася Чернівецька область. Тільки одна з трьох областей Причорноморського регіону, а саме Одеська потрапила до Топ-5, а Миколаївська із величиною рангу інвестиційної активності 16,5 посіла дев'яту позицію, а Херсонська із величиною рангу інвестиційної активності 7 – вісімнадцяту позицію.

7. У процесі дослідження встановлено, що кризові явища в соціально-економічній сфері України останніх років зумовили поглиблення існуючих, і до того досить значних, асиметрій регіонального розвитку. Доведено, що для всіх областей України характерними є міжрегіональні диспропорції інфраструктурного забезпечення та економічного розвитку. Навіть в межах Причорноморського регіону існує значний розрив між областями в рівнях розвитку інфраструктури та інвестиційної активності. Як вже зазначалося, інструментом згладжування міжрегіональних диспропорцій в сфері інвестиційної активності та розвитку інфраструктури має стати активізація інноваційної діяльності та стимулювання науково-дослідних розвідок. Нарощування регіонального потенціалу інноваційного розвитку повинно стати запорукою подолання міжрегіональних диспропорцій;

8. Доведено, що фундаментом гарантії захисту суб'єктів господарювання інноваційно-інвестиційної сфери може виступити науково-обґрунтована та законодавчо закріплена різними документами на різних рівнях влади модель формування інвестиційно-інноваційного розвитку регіону, яка побудована на основі детального аналізу сучасного стану з використанням сучасних методів прогнозування та на засадах європейських й міжнародних стандартів та визначає соціально-економічні цілі (економічне зростання, екологічна безпека, соціальна спрямованість та національна безпека), функціональні складові (інвестиційна стратегія, інноваційна стратегія, інституційне забезпечення, правове регулювання) та механізми реалізації (адміністративно-правовий, соціально-економічний та організаційно-економічний).

9. Доведено, що ефективна взаємодія складових інвестиційно-інноваційного та інфраструктурного забезпечення регіону дає можливість забезпечити стійкий розвиток регіону на основі використання його потенційних можливостей та пріоритетних особливостей, а також на основі цілеспрямованого впливу на формування взаємозв'язків між основними групами суб'єктів інвестиційно-інноваційного процесу (суб'єкти, що створюють інновації та ті, що здійснюють фінансування інновацій) та між інфраструктурними галузями господарювання регіону (транспорт, зв'язок, освіта, охорона здоров'я ін.), в тому числі між виробничою (дороги, канали, порти, склади, тощо) та соціальною (освітні заклади, школи, медичні заклади, лікарні, бібліотеки, театри, заклади культури, стадіони тощо) складовими.

10. Доведено, що інфраструктура України перебуває у становищі, яке характеризується перевищенням загроз над можливостями, а наявні проблеми (слабкі сторони) створюють перепони для повноцінної інтеграції у сучасну ієрархію глобальних економічних відносин, знижуючи тим самим конкурентоспроможність економіки на міжнародному ринку. Глобальними

чинниками формування системи інфраструктурного забезпечення регіонів України визначено: розширення світової мережі обміну товару; інтенсифікація руху капіталу; прискорений розвиток глобальної транспортної та інформаційної систем.

11. Доведено необхідність модернізації інфраструктурного забезпечення шляхом впровадження транспортних інновацій на Укрзалізницю, розвитку логістики і міжнародних транспортних коридорів, розвитку швидкісного транспорту Hyperloop, цифровізації транспорту та розвитку цифрової національної інфраструктури. Ефективним способом реалізації співпраці між органами державної влади та приватним сектором є Державно-приватне партнерство (ДПП).

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Статті у наукових фахових виданнях України, у виданнях України, які включено до міжнародних наукометричних баз:

1. Бурцев О.В. Нікон Д.Є., Михайлов М.С., Румянцев І.В. Регіональні особливості та тенденції інвестиційно-інноваційного розвитку економіки в умовах перманентних кризових явищ. *Український журнал прикладної економіки*. Тернопіль: ТНЕУ, 2017. Т. 2. Випуск 3. С. 132-141. (журнал представлено у міжнародних наукометричних базах даних *Index Copernicus, WorldCat, Google Scholar, Windows Live Academic, ResearchBible, Open Academic Journals Index, CiteFactor, InfoBase*). (Особисто автору належать обґрунтування регіональних особливостей та тенденцій інвестиційно-інноваційного розвитку економіки в умовах перманентних кризових явищ та досліджено. - 0,4 д. а.).

2. Бурцев О.В., Огієнко А.В., Вьюнік С.В., Мечкар Л.М. Розвиток Миколаївського морського порту та його вплив на активізацію зовнішньоекономічної діяльності економіки регіону. *Глобальні та національні проблеми економіки*. Миколаїв: МНУ ім. В.О.Сухомлинського, 2018. Випуск 22. С. 623-627. (Особисто автору належать дослідження поняття розвитку Миколаївського морського порту та його вплив на активізацію зовнішньоекономічної діяльності економіки регіону. - 0,6 д. а.).

3. Бурцев О.В. Нікон Д.Є. Оцінка впливу рецесії на ступінь активності інвестиційно-інноваційних процесів. *Вісник ХНАУ ім. В.В. Докучаєва, Серія «Економічні науки»*. Харків. ХНАУ ім. В.В.Докучаєва. 2018. Випуск 2. С. 431-442. (журнал представлено у міжнародній наукометричній базі даних *Index Copernicus*). (Особисто автору належать використання запропонованої методики до оцінки впливу рецесії на ступінь активності інвестиційно-інноваційних процесів. - 0,5 д. а.).

4. Бурцев О.В. Аналіз інвестиційних процесів в регіонах України. *Економічна та продовольча безпека України. Науково-виробничий журнал*. Одеса: ОНАХТ. 2018. Том 4. Випуск 1. С. 49-54.

5. Бурцев О.В. Стратегічні орієнтири інвестиційно-інноваційного

розвитку регіонів. *Економічна та продовольча безпека України. Науково-виробничий журнал*. Одеса: ОНАХТ. 2018. Том 4. Випуск 2. С. 48-52.

6. Бурцев О.В. Іртищева І.О., Стегней М.І. Роль інфраструктурного забезпечення у формуванні регіональної промислової політики. *Вісник ХНАУ ім. В.В. Докучаєва, Серія «Економічні науки»*. Харків. ХНАУ ім. В.В.Докучаєва. 2018. № 3. С. 312-322. *(Особисто автору належать обґрунтування ролі інфраструктурного забезпечення у формуванні регіональної промислової політики та досліджено сучасний формат розвитку підрозділів регіональної інфраструктури. - 0,6 д. а.)*.

Матеріали наукових конференцій:

7. Бурцев О.В. Світовий досвід інфраструктурного забезпечення регіонального розвитку в умовах обмеженості інвестиційних ресурсів. Економічні проблеми модернізації та інвестиційно-інноваційного розвитку аграрних підприємств, Матеріали IV Міжнародної наук.-практ. конф. Дніпропетровськ, 23-24 грудня 2015 р. – Дніпропетровськ: ДДАУ, 2015. – Т. 1. – С. 71-73.

8. Бурцев О.В. Гуріна О.В., Нікон Д.Є. Інвестиційна активізація галузей як базис регіонального економічного зростання. International scientific conference The Formation of a Modern Competitive Environment: Integration and Globalization, Part I, May 25, 2018. Greenwich, UK: Baltija Publishing. С. 118-121. *(Особисто автору належать обґрунтування регіональних особливостей інвестиційної активізації галузей економіки. - 0,05 д. а.)*.

АНОТАЦІЯ

Бурцев О.В. Інфраструктурне забезпечення регіонального розвитку в умовах обмеженості інвестиційних ресурсів. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.05 – розвиток продуктивних сил і регіональна економіка. – Одеська національна академія харчових технологій, Одеса, 2018.

Дисертацію присвячено обґрунтуванню теоретико-методичних засад та розробці практичних рекомендацій з інфраструктурного забезпечення регіонального розвитку в умовах обмеженості інвестиційних ресурсів.

Запропоновано науково-методичний інструментарій оцінювання рівня залежності інфраструктурного забезпечення регіонального розвитку від наявних інвестиційних ресурсів на основі оцінки структурних зрушень та тенденцій регіонального розвитку із врахуванням міжрегіональних диспропорцій, що дає можливість ідентифікувати нагальні проблеми, основні досягнення та найважливіші детермінанти регіонального розвитку інфраструктурного забезпечення в умовах обмеженості інвестиційних ресурсів.

Удосконалено оцінку основних трендів інноваційного розвитку

національного транспорту в системі інфраструктурного забезпечення за рахунок впровадження: 1) «Озеленення» транспорту шляхом масового переходу на електричні та водневі транспортні засоби, що дозволяють кардинально скоротити викиди шкідливих речовин у повітря; 2) «Діджиталізації» або використання «розумних» транспортних засобів та створення екологічно безпечних транспортних технологій; 3) масового використання дронів, що виконуватимуть специфічні функції у різних сферах економіки, зокрема доставка товарів, моніторинг ситуації під час стихійних лих тощо.

Дістала подальшого розвитку концептуальна модель формування інвестиційно-інноваційного розвитку регіону із визначенням соціально-економічних цілей (економічне зростання, екологічна безпека, соціальна спрямованість та національна безпека), функціональних складових (інвестиційна стратегія, інноваційна стратегія, інституційне забезпечення, правове регулювання) та механізмами реалізації (адміністративно-правовий, соціально-економічний та організаційно-економічний).

Доведено необхідність модернізації інфраструктурного забезпечення шляхом впровадження транспортних інновацій на Укрзалізниці, розвитку логістики і міжнародних транспортних коридорів, розвитку швидкісного транспорту Hyperloop, цифровізації транспорту та розвитку цифрової національної інфраструктури. Ефективним способом реалізації співпраці між органами державної влади та приватним сектором є Державно-приватне партнерство (ДПП).

Ключові слова: регіональна економіка, інвестиційна привабливість, інвестиційна політика, організаційно-функціональний механізм, інвестиційна інфраструктура, проектне управління, інвестиційний ризик.

АННОТАЦИЯ

Бурцев А.В. Инфраструктурное обеспечение регионального развития в условиях ограниченности инвестиционных ресурсов. - Квалификационная научный труд на правах рукописи.

Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.05 - развитие производительных сил и региональная экономика. - Одесская национальная академия пищевых технологий, Одесса, 2018.

Диссертация посвящена обоснованию теоретико-методических основ и разработке практических рекомендаций инфраструктурного обеспечения регионального развития в условиях ограниченности инвестиционных ресурсов.

Предложено научно-методический инструментарий оценки уровня зависимости инфраструктурного обеспечения регионального развития от имеющихся инвестиционных ресурсов на основе оценки структурных сдвигов и тенденций регионального развития с учетом межрегиональных диспропорций, позволяет идентифицировать насущные проблемы, основные

достижения и важнейшие детерминанты регионального развития инфраструктурного обеспечения в условиях ограниченности инвестиционных ресурсов.

Усовершенствована оценка основных трендов инновационного развития национальной транспортной системы в системе инфраструктурного обеспечения за счет внедрения: 1) «Озеленение» транспорта путем массового перехода на электрические и водородные транспортные средства, позволяющие кардинально сократить выбросы вредных веществ в воздух; 2) «Диджитализации» или использование «умных» транспортных средств и создание экологически безопасных транспортных технологий; 3) массового использования дронов, которые будут выполнять специфические функции в различных сферах экономики, в частности доставка товаров, мониторинг ситуации во время стихийных бедствий и тому подобное.

Получила дальнейшего развития концептуальная модель формирования инвестиционно-инновационного развития региона с определением социально-экономических целей (экономический рост, экологическая безопасность, социальная направленность и национальная безопасность), функциональных составляющих (инвестиционная стратегия, инновационная стратегия, институциональное обеспечение, правовое регулирование) и механизмами реализации (административно-правовой, социально-экономический и организационно-экономический).

Проведенный анализ инвестиционного обеспечения развития национальной экономики показал, что существенное негативное влияние на состояние инвестиционного климата Украины обусловлено также потерей значительного экономического потенциала в связи с оккупацией части территорий и военной агрессией Российской Федерации.

Доказано, что эффективное взаимодействие составляющих инвестиционно-инновационного и инфраструктурного обеспечения региона дает возможность обеспечить устойчивое развитие региона на основе использования его потенциальных возможностей и приоритетных особенностей, а также на основе целенаправленного воздействия на формирование взаимосвязей между основными группами субъектов инвестиционно-инновационного процесса (субъекты, создающие инновации и те, которые осуществляют финансирование инноваций) и между инфраструктурными отраслями хозяйствования региона (транспорт, связь, образование, здравоохранение др.), в том числе между производственной (дороги, каналы, порты, склады и т.д.) и социальной (образовательные учреждения, школы, медицинские учреждения, больницы, библиотеки, театры, учреждения культуры, стадионы и т.п.) составляющими;

Доказано, что инфраструктура Украины находится в положении, которое характеризуется превышением угроз над возможностями, а имеющиеся проблемы (слабые стороны) создают препятствия для полноценной интеграции в современную иерархию глобальных экономических отношений, снижая тем самым конкурентоспособность экономики на международном рынке. Глобальными факторами формирования

системы инфраструктурного обеспечения регионов Украины определено расширение мировой сети обмена товара; интенсификация движения капитала; ускоренное развитие глобальной транспортной и информационной систем;

Доказана необходимость модернизации инфраструктурного обеспечения путем внедрения транспортных инноваций на Укрзализныци, развития логистики и международных транспортных коридоров, развития скоростного транспорта Hyperloop, цифровизации транспорта и развития цифровой национальной инфраструктуры. Эффективным способом реализации сотрудничества между органами государственной власти и частным сектором является Государственно-частное партнерство (ГЧП).

Ключевые слова: региональная экономика, инвестиционная привлекательность, инвестиционная политика, организационно-функциональный механизм, инвестиционная инфраструктура, проектное управление, инвестиционный риск.

SUMMARY

Burtsev O.V. Infrastructure provision of regional development in the conditions of limited investment resources. - Qualifying scientific work on the rights of manuscripts.

Thesis for a Candidate Degree in Economics, specialty 08.00.05 - Development of Productive Forces and Regional Economics. - Odessa National Academy of Food Technologies, Odessa, 2018.

The dissertation is devoted to the substantiation of theoretical and methodical principles and the development of practical recommendations for the infrastructure support of regional development in the conditions of limited investment resources.

The scientific and methodical toolkit for assessing the level of dependence of the infrastructure provision of regional development on available investment resources is based on the evaluation of structural changes and trends of regional development taking into account interregional disproportions, which allows identifying urgent problems, main achievements and the most important determinants of regional development of infrastructure provision in the context of investment constraints resources.

An assessment of the main trends of the innovative development of the national transport system in the system of infrastructure provision has been improved through the implementation of: 1) "Greening" of transport by mass transfer to electric and hydrogen vehicles, which allow to drastically reduce emissions of harmful substances into the air; 2) "Digitalization" or the use of "smart" vehicles and the creation of environmentally sound transport technologies; 3) the massive use of drones that will perform specific functions in various spheres of the economy, including delivery of goods, monitoring of the situation during natural disasters, etc.

The conceptual model of formation of investment and innovation

development of the region with the definition of socio-economic objectives (economic growth, ecological safety, social orientation and national security), functional components (investment strategy, innovation strategy, institutional support, legal regulation) and implementation mechanisms (administrative-legal, socio-economic and organizational-economic).

It is proved that effective interaction of the components of investment-innovation and infrastructure provision of the region enables to ensure sustainable development of the region on the basis of using its potential and priority features, as well as on the purposeful influence on formation of interconnections between the main groups of subjects of the investment-innovation process (those who create innovation and those who finance innovation) and between the infrastructure sectors of the region's economy (transport, communication, education, health care etc.), including between productive (roads, canals, ports, warehouses, etc.) and social (educational institutions, schools, medical institutions, hospitals, libraries, theaters, cultural institutions, stadiums, etc.) components;

It is proved that the infrastructure of Ukraine is in a situation characterized by excess of threats to opportunities, and existing problems (weaknesses) create barriers for full integration into the modern hierarchy of global economic relations, thus reducing the competitiveness of the economy in the international market. The global factors of the system of infrastructure provision of the regions of Ukraine were determined by the expansion of the global network of goods exchange; capital intensification; accelerated development of global transport and information systems;

The necessity of modernization of infrastructure provision by introducing transport innovations at Ukrzaliznytsia, development of logistics and international transport corridors, development of Hyperloop high-speed transport, digitalization of transport and development of digital national infrastructure is proved. A public-private partnership (PPP) is an effective way of implementing cooperation between public authorities and the private sector.

Key words: regional economy, investment attractiveness, investment policy, organizational and functional mechanism, investment infrastructure, project management, investment risk.

Підписано до друку 30.10.2018 р. Формат 60x84/16. Папір офсетний. Гарнітура «Times New Roman». Друк офсетний. Ум.-друк. арк. 0,9. Зам. № 631. Наклад 100 прим.

Надруковано з готових оригінал-макетів ФОП Попова Н.М., м. Одеса, вул. Палубна, 9/4. Тел. 777-80-61